Deutscher Bundestag
13. Wahlperiode

Drucksache 13/3590

25. 01. 96

Antwort
der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Gila Altmann (Aurich) und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
— Drucksache 13/3454 —

Erfahrungen mit der Förderung von Straßenbahnen und Verwendung der Mittel des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes für den schienengebundenen öffentlichen Personennahverkehr

Nachdem neben den S-Bahnen bis Ende der 80er Jahre vor allem U-Bahnen und Straßenbahnen auf unabhängigem Bahnkörper, die, z. T. ebenfalls unterirdisch geführt, als schienengebundene Verkehrsmittel durch den Bund gefördert wurden, haben sich durch die neuen Länder (bis auf Berlin fast nur „normale" Straßenbahnen) und die Probleme mit den U- und Straßenbahnsystemen auf eigenem Bahnkörper, besonders im Hinblick auf die weitere Finanzierung, die städtebauliche Einbindung und die z. T. mangelnde Akzeptanz durch die Nutzer (z. B. Treppen – nicht nur ein Problem mobilitätsbehinderter Menschen, Angsträume), die Situation verändert.

Nach § 2 Abs. 2 Nr. 2a des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) werden inzwischen auch Straßenbahnen als förderungsfähige Vorhaben vermehrt anerkannt, soweit sie auf besonderem Bahnkörper, d. h. baulich abgegrenzt vom Straßenverkehr z. B. durch Hochpflasterung, geführt werden.

Während die Länder bei der Aufstellung von Programmen nach § 6 Abs. 2 GVFG lediglich an den Katalog der förderungsfähigen Vorhaben entsprechend § 2 Abs. 1 Nr. 1 bis 6 gebunden sind und die Fördermittel des Bundes nach der gewichteten Anzahl der jeweils zugelassenen Kraftfahrzeuge auf die Länder verteilt werden, stellt der Bundesminister für Verkehr aufgrund von Vorschlägen der Länder und im Benehmen mit ihnen ergänzende Programme nach § 6 Abs. 1 auf, die ausschließlich Vorhaben nach § 2 Abs. 1 Nr. 2 umfassen (z. B. U- und Straßenbahnen) und deren zuwendungsfähige Kosten jeweils 100 Mio. DM überschreiten. Zum Nachweis der Wirtschaftlichkeit wird für jedes Vorhaben eine sog. Standardisierte Bewertung durchgeführt, um eine Förderrangfolge zu erhalten.

1. Hat sich aus Sicht der Bundesregierung die Förderung von Straßenbahnen mit besonderem Bahnkörper im Vergleich zu U- und Straßenbahnen mit unabhängigem Bahnkörper bewährt?

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr vom 24. Januar 1996 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

Das Ziel der Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs ist es, ihn als Alternative zum Individualverkehr zu erhalten und zu entwickeln. Deshalb ist es wichtig, daß er seine Vorteile insbesondere gegenüber dem motorisierten Individualverkehr (MIV) möglichst ungehindert entfalten kann. Bei gegenseitigen Behinderungen sollten die Verkehrsarten nach Möglichkeit voneinander getrennt werden. Für Straßenbahnen bedeutet dies, daß sie auf einem besonderem oder unabhängigen Bahnkörper geführt werden.

Besondere Bahnkörper liegen im Verkehrsraum öffentlicher Straßen, sind jedoch vom übrigen Verkehr durch Bordsteine, Leitplanken, Hecken, Baumreihen oder andere ortsfeste Hindernisse getrennt. Unabhängige Bahnkörper sind aufgrund ihrer Lage oder ihrer Bauart vom übrigen Verkehr unabhängig. Sie können sowohl im Niveau als auch in Hoch- oder Tieflage geführt werden.

U-Bahnen sind immer unabhängig vom übrigen Verkehr. Solche U-Bahnsysteme gibt es in Deutschland nur in Berlin, Hamburg, München und Nürnberg.

In allen anderen Fällen handelt es sich um Straßenbahnsysteme mit teilweise unterirdischer Führung oder in Hochlage. Für solche Systeme wird auch der Begriff Stadtbahn verwandt. Die Tieflage wird in der Regel nur dort gewählt, wo eine oberirdische Trennung der Verkehrsarten, z. B. durch besondere Bahnkörper, aus technischen oder städtebaulichen Gründen nicht möglich ist. Insofern besteht zwischen einem besonderen und einem unabhängigen Bahnkörper kein grundsätzlicher Gegensatz.

Aus den genannten Gründen macht das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz in § 2 Abs. 1 Nr. 2 die Förderung von Straßenbahnen u. a. von der Führung auf besonderem Bahnkörper abhängig. Diese Regelung hat sich aus der Sicht der Bundesregierung bewährt. Auf den ausgebauten Strecken konnte die Reisezeit verkürzt und die Pünktlichkeit verbessert werden, die Fahrgastzahlen haben sich durchweg deutlich erhöht.

2. Wie viele Vorhaben nach § 2 Abs. 1 Nr. 2a GVFG, unterteilt nach
   a) Straßenbahnen mit besonderem Bahnkörper,
   b) Straßenbahnen mit unabhängigem Bahnkörper,
   c) U- und Hochbahnen,
   d) Bahnen mit besonderer Bauart,

   mit wieviel Gesamt-Kilometer Streckenlänge und gesamter Höhe der Bundesfinanzhilfen (d. h. ohne Komplementärmittel) je Kategorie wurden bis einschließlich 1990 und seit 1991 nach Programmen entsprechend § 6 Abs. 1 und § 6 Abs. 2 gefördert bzw. eine Förderzusage erteilt?

Die Frage läßt sich in der gewünschten Form nicht beantworten, weil entsprechend differenzierte Unterlagen der Bundesregierung nicht vorliegen.

Die Förderung von ÖPNV-Vorhaben im Rahmen des § 6 Abs. 2 GVFG gibt es erst seit der GVFG-Änderung vom 25. Februar

1992. Bis einschließlich 1991 wurden ÖPNV-Vorhaben im Rahmen des § 6 Abs. 1 GVFG in der damals geltenden Fassung gefördert.

Angaben über die Art der im Rahmen der Programme nach § 6 Abs. 2 GVFG geförderten ÖPNV-Vorhaben liegen der Bundesregierung entsprechend §§ 8, 9 GVFG nicht vor.

Aufgrund der vorliegenden Unterlagen ergibt sich:

a) Programme nach § 6 Abs. 1 GVFG

Vorhabenart	Anzahl	Bundesfinanzhilfen		
		1967 bis 1990 Mio. DM	1991 Mio. DM	1992 bis 1994 Mio. DM
Straßen-/Stadtbahnen				
– Beginnjahr 1967 bis 1990	506	9 950	375	910
– Beginnjahr 1991	113	–	327	264
– Beginnjahr 1992 bis 1994	10	–	–	275
U-Bahnen				
– Beginnjahr 1967 bis 1990	96	5 205	173	410
– Beginnjahr 1991	7	–	32	–
– Beginnjahr 1992 bis 1994	2	–	–	128

b) Programme nach § 6 Abs. 2 GVFG

ÖPNV-Vorhaben (§ 2 Abs. 1 Nr. 2 bis 5 GVFG)

1992		1993		1994	
Anzahl	Bundesfinanzhilfe Mio. DM	Anzahl	Bundesfinanzhilfe Mio. DM	Anzahl	Bundesfinanzhilfe Mio. DM
1 128	1 244	1 406	1 304	2 246	1 538

Nach einer Auswertung aus dem Jahr 1986 ergibt sich für den Zeitraum 1967 bis 1986 folgendes Bild:

	Insgesamt km	Niveau km	Hoch-/Tieflage km
Straßen-/Stadtbahn	398	217	181
U-Bahn	142	6	136

3. Welche Kriterien fließen mit welcher Gewichtung in die Berechnungen der Standardisierten Bewertung ein?

   Plant die Bundesregierung eine Erweiterung oder Kürzung des Kriterienkatalogs oder eine andere Gewichtung von Kriterien?

   Wenn ja, welche?

Das standardisierte Bewertungsverfahren dient der Beurteilung von Vorhaben des öffentlichen Personennahverkehrs, die nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz gefördert werden

sollen. Dabei werden die Einzelziele des Zielkataloges wie folgt geordnet:

- Erhöhung der Nutzenstiftung für den Benutzer,
- Verbesserung des betriebswirtschaftlichen Ergebnisses des Betreibers,
- Verbesserung der Nutzenstiftung für die Allgemeinheit.

Für den Benutzer sind insbesondere folgende Indikatoren maßgebend:

Verminderung der Reisezeiten,

Erhöhung des Beförderungskomforts,

Minimierung der Aufwendungen für Ortsveränderungen.

Für den Betreiber sind insbesondere folgende Indikatoren maßgebend:

Maximierung der Erlöse,

Minimierung der Betriebskosten,

Minimierung der Investitionsaufwendungen für den Fahrweg.

Für die Allgemeinheit sind insbesondere folgende Indikatoren maßgebend:

Verminderung der Abgasbelastung,

Verminderung der Geräuschbelastung,

Verminderung der Abhängigkeit von Mineralölprodukten,

Verminderung des Primärenergiebedarfs,

Erhöhung der Unfallsicherheit,

Begrenzung des Flächenbedarfs,

Minimierung wasserwirtschaftlicher Beeinträchtigungen,

Minimierung von Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft.

Eine Erweiterung oder Kürzung des Kriterienkatalogs ist gegenwärtig nicht geplant.

4. Ist ausschließlich der Kosten-Nutzen-Faktor (Bewertungszahl) der Standardisierten Bewertung maßgebend für die Förderrangfolge der Bundesregierung sowohl hinsichtlich konkurrierender Vorhaben der Programme entsprechend § 2 Abs. 1 Nr. 2 GVFG in den Ländern als auch zwischen den Ländern, oder gibt es weitere Kriterien, und wenn ja, welche?

Die standardisierte Bewertung von Verkehrswegeinvestitionen des ÖPNV ist eine Entscheidungshilfe. Sie beruht auf einem festgelegtem Verfahren mit teilweise standardisierten Kostensätzen. Verglichen wird der Mit-Fall mit dem Ohne-Fall.

Da es für die einzugebenden Verkehrsdaten (Analyse, Prognose) keine einheitlichen Standards gibt, sind die Ergebnisse nur bedingt vergleichbar. Entscheidend für die Förderung ist, daß der Nutzen-Kosten-Quotient deutlich über 1 liegt. Die Ergebnisse der von den Antragstellern durchgeführten Bewertung halten allerdings nicht in jedem Fall einer kritischen Prüfung stand.

Der Bundesminister für Verkehr stellt aufgrund von Vorschlägen der Länder und im Benehmen mit ihnen das Programm gemäß § 6 Abs. 1 GVFG auf. Insofern erfolgt die Entscheidung über die Aufnahme von Vorhaben in das Förderprogramm im Dialog zwischen dem Bund und den Ländern.

5. Wie viele der a) bis einschließlich 1990 und b) seit 1991, differenziert nach a) geförderten bzw. mit Förderzusage seitens des Bundes versehenen und b) nach Durchführung der Standardisierten Bewertung nicht geförderten Vorhaben entsprechend § 2 Abs. 1 Nr. 2a GVFG, unterteilt nach a) Straßenbahnen mit besonderem Bahnkörper, b) Straßenbahnen mit unabhängigem Bahnkörper, c) U- und Hochbahnen, d) Bahnen besonderer Bauart, lagen beim in der Standardisierten Bewertung ermittelten Kosten-Nutzen-Indikator in den Klassen a) bis unter 1,4 b) zwischen 1,4 und unter 1,8 c) zwischen 1,8 und unter 2,2 d) 2,2 und höher?

Entsprechende Auswertungen liegen der Bundesregierung nicht vor. Im übrigen wird auf die Antwort auf Frage 4 verwiesen.

6. Wurden in der Vergangenheit Vorhaben, die in Programmen entsprechend § 2 Abs. 1 Nr. 2a GVFG enthalten waren, nach erteilter Zusage der Finanzhilfen seitens des Bundes durch ein Land aufgegeben, und wenn ja, welche und aus welchen Gründen?

Nein.

7. Wie stellt sich die Bundesregierung zu dem Vorschlag, die Aufstellung von Programmen nach § 6 Abs. 1 GVFG in die Länder-Programme nach § 6 Abs. 2 GVFG zu integrieren?

In das vom Bundesminister für Verkehr aufzustellende ergänzende Programm gemäß § 6 Abs. 1 GVFG können nur Vorhaben nach § 2 Abs. 1 Nr. 2 in Verdichtungsräumen oder den zugehörigen Randgebieten mit zuwendungsfähigen Kosten von über 100 Mio. DM aufgenommen werden. Hierbei handelt es sich um Schwerpunktvorhaben, die nur dort gerechtfertigt sind, wo entsprechend starke Verkehrsströme auftreten. Solche Vorhaben entziehen sich hinsichtlich ihrer regionalen Zuordnung einem Schlüssel.

Der dem § 6 Abs. 2 GVFG zugrunde liegende Kraftfahrzeug-Schlüssel bildet keinen Maßstab für den Bedarf an ÖPNV-Investitionen. Ein solcher Schlüssel würde im übrigen kleinere Flächenländer mit Verdichtungsräumen und Stadtstaaten gegenüber größeren Flächenländern benachteiligen. Dadurch wäre in solchen Ländern die Realisierung größerer ÖPNV-Vorhaben entweder gar nicht oder nur mit unzumutbar langen Bauzeiten möglich.

Aus der Sicht der Bundesregierung wäre daher ein solcher Vorschlag abzulehnen.

Druck: Thenée Druck, 53113 Bonn, Telefon 91781-0
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333